

国际航空枢纽的形成与发展对经济影响的分析

作者：吴晖鎰博士 | 2020 年 2 月 23 日

中华人民共和国成立 70 年来，经济的迅速发展驱动了一座座机场的改建、扩建和新建，甚至人们时常感慨，在中国经济迅速发展的背景下，机场的建设未能跟上需求的增长。

另一方面，机场也成为带动经济增长的关键。从当年位于改革开放前沿的广州白云机场一度成为中国最繁忙的机场，到近年来重庆、成都等内陆城市从“空中走廊”的建设中看到打通对外开放新通道的机遇。机场对于一国、一地经济发展的作用在全球化的背景下愈发凸显。国际民航组织（ICAO）曾测算，每 100 万航空旅客可为周边区域创造 1.3 亿美元的经济收益，并能够带来 1000 个直接工作岗位；每新增 10 万吨航空货物，将直接创造出 800 个工作岗位。

从这个角度讲，机场既是经济发展的“晴雨表”，亦是推动经济发展的“引擎”，而对于国内一些新生机场来说，“引擎”二字的分量似乎都不足以概括其对国家、地区发展所起到的巨大作用。

规划中大兴机场的年旅客吞吐量可达 1 亿人次，而就在去年，北京首都机场年旅客吞吐量超过 1 亿人次。在北京，机场扩建、新建的速度似乎永远赶不上需求攀升的速度，这是中国不少城市面临尴尬的缩影。有人将之形容为，航空运输就像长得特别快的孩子，修机场就像给孩子做衣服，没怎么穿就小了。

最近开放的大兴国际机场也已成为自由贸易区的重要基建之一。据悉，北京大兴国际机场的投运仪式于 2019 年 9 月 25 日在北京举行，标志着大兴机场航线正式投入运营。届时，大兴机场地区将充分杠杆新机场的价值。

实际上，世界上许多机场不仅仅只是机场，也是著名的自由贸易区，例如迪拜机场自由贸易区（DAFZA）。大兴机场地区的建立将有助于促进北京、天津和河北世界一流城市群的发展，还将成为其他地区协调发展的典范。

这种机场建设与经济发展双向性联系的案例在世界各地并不鲜见。如在 2013 年，欧洲机场直接、间接或催化带动了 123 万人的就业与收入，创造了 6750 亿欧元的 GDP，是欧盟 GDP 的 4.1%。

苏黎世机场是瑞士苏黎世最大的机场，也是瑞士航空的主基地。其吸引了 280 家公司入驻，带来的直接经济收益高达每年 40 亿瑞士法郎。如果算上直接和间接收益，那么苏黎世机场将为瑞士的 GDP 贡献逾 130 亿瑞士法郎。机场直接雇佣的人数超过 25500 人，约等于整个瑞士铁路的雇佣人数。如果算上非直接的关系，苏黎世机场则能创造 75000 个就业机会。虽然只有 3.7% 的瑞士出口商品从苏黎世机场离境，但是这些商品的价值却是瑞士所有出口商品的 35%。

另一个案例为美国威斯康辛州 2005 年公布了米切尔将军国际机场（General Mitchell International Airport）的经济影响力分析报告。它的方法和弗吉尼亚民航处存在很大的差别。它主要也分成 4 个影响力：

1. 收入影响：机场通过提供客运服务、货运服务、地面保障服务等所带来的商业收入。这些收入能够用于雇佣员工、购买产品和服务，以及对外投资等。
2. 就业影响：直接就业（由机场活动所产生的直接就业岗位）；间接就业（依靠于机场活动的企业）；引致就业（由于机场存在，直接就业的员工在本地支出购买产品和服务

务，从而为本地所创造的就业岗位）；相关就业（本地相关经济的就业岗位。比如企业使用机场办理货运业务等等。）

3. 个人收入影响：个人通过机场活动得到的收入，以及在本地支出的情况。
4. 税收影响：企业和个人向联邦政府和当地政府纳税的情况。

可以说各个机场在计算自己的经济影响力方面所采取的方式也是各种各样。一般根据自己的具体情况和计算（特别是数据收集的难易程度）模型来最终确定选择经济影响力的数据来源和计算方式。

未来，大兴机场地区将利用其优越的地理位置、综合航空运输枢纽和每年 1 亿的旅客，成为国际机场城市和可与国际自由贸易区媲美的世界级城市枢纽中心。，并依托大型国际航空枢纽，建设具备功能性的国际交流中心。

吴晖鎧博士

创始人

IPM 环球集团

***本中文译本仅供参考之用。如中文译本之文义与英文原文有歧义，概以英文原文为准。*